对地铁规划“一线一色”与“一站一色”的思考*

□ 丁钢

摘　要:本文提出以线网分色为核心进行统筹规划，化解地铁车站装饰色彩对线路识别所带来的干扰,解决好线路与车站在识别功能上的衔接与转换，使“认路”与“认站”并行不悖，以促进地铁管理和运营质量的有效提高。

关键词:地铁规划;导向识别;一线一色;一站一色

随着地铁运营里程及客流量的不断增加,各地在加速配套和完善导向识别系统的同时,通常利用鲜明的标识色彩区分不同的线路并与地铁建设进行同步规划。在地下空间,由于它的封闭性使人极易迷失方向,而采用鲜艳的色彩既满足导向信息传达和客流辨别方向的需求,又调节了室内空间气氛,同时也避免了由于地铁线路较多带来的识别混乱。

一、地铁线路的色彩识别与空间导向性设计

色彩是导向识别系统中最通俗的视觉元素。运用赤、橙、黄、绿、青、蓝、紫等不同的色彩区分不同的线路和区域，可以瞬间吸引人的目光,进而加速人们对于信息指义的判断和理解,并按照标识色的引导做出正确的选择。鲜艳的色彩不仅能强化人的视觉记忆，增强人们对信息的反应速度，同时还具有美化环境，提高运营效率的实际功效。

随着城市轨道交通的快速发展,建立并规范导向识别系统已成为构建和谐公共秩序的必要举措,而采用色彩识别则为完善导向功能提供了最有效的手段和方法。现如今,导向识别系统已经不只是交通图、指示牌等单纯的平面设计概念，而是向立体化、多元化的

*本文属2010年天津市文化艺术科学研究规划项目《天津地铁的文化特色与导向系统环境策略》研究部分，项目编码:E10058

(C)1994-2023 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

环境空间设计方向发展。像世界上最为繁忙的日本东京地铁，率先采用了“一线一色”的整体规划，将四通八达的各条线路通过不同的颜色进行区分，各线路之间特色鲜明，脉络清晰，而线路内部环境则保持高度的视觉统一。无论是车站内外的导向牌;还是站内墙面、立柱以及车身都有明确的色彩信息并与线路颜色相吻合，从而给人以连贯的视觉印象。乘客只需按照地铁线路图记住颜色，即可沿着标识色彩的引导迅速到达各站台或进出口（见图1）。能够让如此庞大、复杂的轨道交通网络井然有序并发挥出极高的运营效能，正是得益于具有良好的导向识别系统以及空间化的色彩识别体系。通过将地铁的内部空间与线路识别完整结合，即使标识从环境中撤掉，人们也能按照色彩信息辨别方向。换句话说，不是将标识设置在环境中，而是将环境变成能发挥标识作用的可视空间。

目前，国际上对地铁线路通常是采用色彩识别法，无论是“一线一色”，还是“一站一色”的识别方法，都是通过对环境空间的色彩优化得以实现。像“一线一色”考虑的是各线路之间的色彩差异和线路内的环境统一，从而方便认路;而“一站一色”突出的是各站之间的个性风格和地域特征，从而方便认站。分析各自特点不难看出，同为色彩识别可以衍生出不同的方法，并有着不同的理念和诉求。关键是如何处理好整体与局部、共性与个性、“认路”与“认站”、信息传播与环境美观之间的关系，使色彩识别与空间导向作用得到更充分的发挥。

二、对国内地铁“一线一色”与“一站一色”的分析

相对于国外发达城市，我国的城市轨道交通起步较晚，但发展却十分迅速。面对日益复杂的换乘和激增的客流，如何保持一个快捷无障碍的地铁运营，从而满足乘客高标准、高效率的出行需要，已经成为社会普遍关注的话题。

为此，上海在借鉴国外经验的基础上，采取了较为通用的“一线一色”的设计方法进行线路规划，成为我国最早实现轨道交通线网分色的城市。为了配合分色，上海花了多年时间，对全部设备、列车及空间环境进行逐步改造。目前，已经开通运营的12条线路都确定了专属的标识颜色，并明确的显示在车身、导向牌和地图上，如:1号线的大红色;2号线的浅绿色;3号线的黄色等等。为了增强导向信息的识别性，每个换乘站以及沿线各站的空间环境多以白色基调为主，并将最重要的色彩信息留给了线路标识，使标识颜色成为环境主题色，从而更加便于乘客对于线路信息的瞬间识别。如果乘客选择乘坐10号线，只需按照10号线浅紫色的引导进入车站，就会看到入口处、站台层的导向牌中伴有醒目的紫色标识，楼梯玻璃及栏杆有紫色线条，站台的休息椅是紫色的，车身是紫色流线的，甚至连车厢里也是紫色的座椅。这些紫色形成连绵不断的视觉导向，从而极大地满足了乘客找寻线路的需要（见图2）。

与上海做法不同，作为我国最早开通地铁运营的北京市，有着“一线一色”与“一站一色”并存的特点。随着北京“申奥”成功，有关部门在制定落实线网分色方案的同时，也加大了对地铁导向环境的改造和投入，并通过更新导向牌、增加信息量、美化车站环境等措施，努力营造首都地铁的文化氛围和都市风格。自5号线开始，北京地铁的新线车站内都增加了不同的主题颜色和装饰，并与周边环境保持协调与呼应。如雍和宫站内部采用仿古主题，所有的立柱为大红色，两侧配有仿汉白玉台阶和栏杆;而8号线的各个车站的装饰更为华丽，如北土城站的青花瓷设计（见图3）、森林公园南门站的森林设计等等。当人们走入北京地铁，能感受到清新时尚的文化气息，给人以强烈的现代生活体验，其传统与现代结合，科技与艺术结合的环境装饰风格给人留下深刻印象。

但是在体验现代化交通设施的同时人们也能感到:由于车站个性风格的彰显，使导向信息的连续性受到很大干扰，从而阻碍了线路色彩识别作用的有效发挥，由于缺乏科学、统一的用色标准，致使“一线一色”的空间导向功能正在退化已经成为不争的事实。像黄庄车站是近年开通的4号线与10号线的主要换乘站，两线的标识色分别是冷色系的青绿色和天蓝色，而站内主色调却是鲜艳的橙黄色，由于醒目的黄色占用很大的空间面积，使标识的色彩功效减弱，常给人以置身其他线路中的错觉。另外，4号线与10号线的标识色过于接近，极易混淆也常遭人诟

(C)1994-2023 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

病。像黄庄车站这种现象在北京地铁中并非个例，这无疑为今后探索“一线一色”的线路规划设置了难度。因为每个站都已经有了主题颜色，若在这个颜色上再叠加线路颜色就变得更加凌乱。随着地铁线网的逐渐加密增多以及客流量的不断飙升，颜色分线所发挥的识别作用就变得更加重要了。

由于地铁线路规划和导向识别效率关系到民众利益，为此也得到了更多市民的关注。一年前，《羊城晚报》发表了一篇特约报道，针对广州地铁走香港路线，采用“一站一色”的规划方案提出质疑，指出广州地铁“一站一色”时尚有余但实用不足。对此，许多市民纷纷上网留言，提出各自看法。面对争议有关专家也提出自己的观点并指出：“一线一色”的基本构想是科学的，“一线一色”要起作用，必须做到成体系。从大空间到小空间，从整体到局部，凡是传播与识别的载体设备，都形成“一色”的体系才能区分好线路。也有专家进一步指出：“一站一色”对于目前线路较少并且常乘同一线路的乘客来讲，更便于他们“认站”下车，而当地铁发展到十几、二十几条线路时，对于不常乘坐地铁的人和外地乘客，就很容易因为导向色彩识别不畅而“搭错车”。

三、完善“一线一色”与“一站一色”的具体建议

客观的讲，“一线一色”的设计理念，以其“简洁、实用、高效、统一”的识别效率，更适合于现代人快节奏的生活方式，并为今后制定地铁可持续发展战略提供了必要保障；而“一站一色”的设计风格，则通过对车站的环境美化，改善了由于线路识别色彩单一，给人造成的心里压抑以及视觉疲劳，二者各自的特点反过来也是对方的不足。其实，“认路”与“认站”都是民众的出行需要，二者之间并不矛盾，关键是如何化解目前车站装饰色彩对线路识别所带来的干扰，解决好线路与车站在识别功能上的衔接与转换，在保证整体视觉统一的前提下，通过不同区域采用不同对策的方法，使“一线一色”与“一站一色”兼容并蓄。

1.执行“一线一色”需要营造简洁的公共换乘空间

地铁换乘站是多条线路的汇集地，其换乘大厅不但是客流与设施最为复杂的公共空间，也是乘客最容易迷失方向的地区。由于过多凌乱的色系和元素分散了人的注意力，直接干扰着人们对于线路信息的识别，而去除多余的色彩装饰要比增加标识尺寸、数量及照明强度显得更有成效。所以，营造简洁、高效的空间环境已成为加速导向信息传递和识别的必备条件。为此，首先应从宏观角度对导向系统所采用的颜色、图形、字体及安装数量、规格等方面进行规范，同时要注意材料、照明等因素对于标识色准确度的影响，使线路识别色彩与分色方案保持整体一致。第二，要控制和简化环境装饰色彩，并为线路色彩信息留出展示空间。可以考虑以高明度的白、浅灰等无彩色作为环境空间的主要基调，使各线路标示色彩更加醒目、突出。第三，为进一步完善导向系统的识别功能，弥补空间导向信息的不足，还可以在换乘大厅的主要节点的地面设置导向地标，并在各换乘通道入口及沿线添加指向性色带。第四，必须优先考虑导向色彩，任何与线路标识有冲突的地方都不应设置广告。虽然地铁广告必不可少，但应该在色调、照明及安装位置等方面加强管理，以保证重要的导向信息不受干扰。也就是说在换乘站这一信息密集的区域内，所有色彩信息必须

图1　东京地铁车站

图2　上海地铁车站

图3　北京地铁北土城站

(C)1994-2023 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

要与所代表的区域色彩相一致，任何与导向识别无关的色彩必须去除，以避免由于颜色混淆，给人带来错误的心理暗示，从而保证信息传递以及线路识别的畅通。

2.落实“一站一色”应保持车站风格与线路分色的整体协调

在确立以线路分色为核心的基础上，对地铁线路内部进行环境改造。通过科学的配色方法，规划并落实各车站的主题颜色和装饰风格。这样，不但使乘客能够按照不同的颜色识别车站便于下车，还可以通过环境的美化提高车站的亲和力。首先，在各主要站台层，针对车站及周边环境特点制定色彩方案。为了配合线路识别，所选择的环境颜色应该越少越好，在保持与线路标识色统一、协调的同时，必须禁止大面积对比色的出现和干扰。例如:某线路的标识色为大红色，其沿线各站可以选用低纯度或高明度的同类色、邻近色确定装饰基调，像:浅红色、暖紫色、土红色等等。如果所选用颜色不便区分，可以采用“冷-暖-冷”或“明-暗-明”交替的色彩搭配的方式拉大色差，还可以相隔很多站再重复一次相同颜色，以便于人们对不同车站的辨别以及对主题的理解。其次，在站台、楼梯、连接通道的显著位置设立线路标识醒目的导向牌，同时，在屏蔽门及上方眉板等处加入明确的线路色彩信息。这样既体现“一线一色”导向识别功能，又与“一站一色”的装饰风格形成呼应，同时也扩大了人的视觉识别范围，达到快速识别和清晰掌握的目的，使“认线”与“认站”并行不悖，从而满足了不同乘客的乘车需要。另外，还要充分发挥列柱、天花及墙面的空间导向作用，通过形态、色彩、材料、肌理、质感及照明等秩序化的空间排列和约定俗成的主次规则来丰富导向识别内涵，确保信息传播的质量，努力营造出美观时尚的现代交通环境和氛围。

3.贯彻“一线一色”与“一站一色”还需建立长效运作机制

随着地铁线路的不断增加，功能单一的导向设施以及落后的信息管理模式已无法满足人们的需要，考虑到地铁今后的发展以及新线路的陆续开通运营，必须要在探索、创新的基础上，加快导向识别体系的完善与健全。在围绕“一线一色”与“一站一色”进行统筹规划和深入探索的同时，还应当考虑到系统方案的推广、应用以及施工与维护等未来所面临的问题，通过建立长效运作机制以保障地铁可持续发展战略的落实。对于新开通线路，必须要在规划建设先期，确定线路标识色及车站装修方案，并通过各种方式开展对新线路导向标识、站点信息的宣传推广工作。既可以利用平面媒体、电视媒体以及网络媒体扩大宣传范围；也可以在已开通线路上通过印发导向识别手册，更换线路示意图等方法激发乘客对新线路的感知印象。另外，还可以借鉴国外的成功作法，利用施工现场及工地的现有设施开展对于新线路的广告宣传。例如：将工地四周的挡板粉刷成与新线路色彩相同的颜色，并标注醒目的线路代码及说明文字。这样，不但对于过往群众和周围居民起到提前告知义务，增强了这些潜在的乘客群体对新线路的认知度和满意度。同时，将这种经济、低碳的广告形式与地铁建设结合，也更加有利于导向识别系统的应用与推广。

由于导向识别系统的建设是一项需要系统化、统一管理的公益事业，因此，应将其视为地铁运营管理的重要内容。首先，要建立健全导向系统管理体系，设置专业的监督管理部门来负责设计规划、信息发布、施工监管、检查验收以及管理维护等相关工作，同时，还要负责线路与线路之间、线路与车站之间在导向系统上的组织协调。通过建立完备、长效的运作机制，以避免由于管理不善，反复修改所造成的资源浪费。特别是针对“一线一色”与“一站一色”进行的改进与完善，不仅包括对已开通线路，还必须对尚未开通线路制定长远的发展规划。通过宏观调控、专业评定和技术监督，从而建立更加规范的导向识别系统和标准化的评价体系，这将有助于降低地铁管理成本，进一步促进色彩信息覆盖率和有效率的全面提高。

(作者单位:天津理工大学)

·参考文献·

[1] 杨冰编著.地铁建筑室内设计[M].北京:中国建筑工业出版社，2006.

[2] 章莉莉编著.城市导向设计[M].上海:上海大学出版社，2005.

[3] 鲍诗度,王淮梁,葛荣编著.环境标识导向系统设计[M].北京:中国建筑工业出版社，2007.

(C)1994-2023 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net